

るに六〇〇米の距離を以て足る。ガソリン消費は一人乗車、九二糸一時の速度にて一〇〇糸當り僅かに二〇リット

ルである。第九圖は該自動車の走行中の情況を示す。

物部博士の航空港の語に就て

藤芳生

本誌九月號海外道路時事に於て物部長穂氏が「航空港」なる文字を評して「港は Port であるが Port は港とは限らない」との論據より、Airport (英) の邦譯は航空港に非ず、航空發着場又は航空場たるべしと述べられてゐる。之は我國語を科學的に管理して、將來の文化の進運に資し亦應ぜしめる所以から見て、假令一語ではあつても重視すべき問題ではあるまいか。以下一二三反対の私見を述べて大方諸賢の御批判を仰ぎ度い。

英の Port なる語について考へると語源こそ出入口、戸口等を意味したが現在では最も多く港に使用されてゐる。獨の Hafen になると harbour 或は (sea) Port に當る。Sandels (辭書) 之を見れば Port はとく角 Hafen は良く港

「港」は漢字の語源から見れば明かに巷より發してゐる。巷は市街地の交通點（又は路）を示す。（辭林、漢和大字

に該當する筈である。従ひ *airport* は暫く指す *Flughafen* は空港又は航空港と邦譯しても、少しも差支へないと考へる。獨逸人が航空港の如き陸地のみを對象とする事もある。名詞に立派に *Hafen* を使用してゐるのに何故日本人のみ僅の感じの違ひで異論を説へられよう。「港」夫は昔こそ水面のみを對象としてゐたのであらうが文化の進歩に従つて陸地のみのものを對照とするに何の不思議があらう。殊に航空港の如き若し吾國の國き島國で完備せるものならば水陸兩用を兼備へるものであるに於ては尙更である。この語の使用に異説を立てるのは其はあまりに語の局部たる水邊に捉れて根本の意義を輕んずる結果ではあるまいか。而も物部氏が陸上のものは技術上から見るも港灣類似の設備も工事も全然無いと述べられてゐるが吾等寡聞乍ら共に旅客貨物運輸の發着

はむしろ空港と海港とは性質上密接に類似してゐるものと考へる。

従つて吾等は英の *Port* が港とは限らぬと云ふ論據からして空港なる文字に反対する理由は非常に影が薄いと信ずる。

若も茲に「巷」なる文字が最もよく旅客貨物運輸の發着點たる意味を示すべき確たる論據を有するならば、吾等は眞先に空巷なる文字を提議するのであるが、辭林は街路の大なるを街と云ひ、小なるを巷と云ふと示し、民國の街路の名にも亦現在左様に用ひられてゐて提案する勇氣を缺ぐ。

日本語の性質上名は質を現すが原則故水邊に捉れ過ぎる事なく、根本の意義から見て空港なる文字の採用を是と考へるものである。

客貨物郵便物の輸送發着點であり、船と機水面と空中の違ひこそあれ共に限定された軌道に非ざる面を走り、設備としては共に航路標識を使用し、税關、上屋の設備、道路、鐵道の引込、等數へ立れば欠して無いとは云へまい。吾等